ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, Inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 46. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 17 grudnia 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 197

Od Wydawnictwa.

W związku ze zwiększeniem objętości pisma prenumerata „Żeglarza Polskiego" od 1 stycznia wynosić będzie rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł co niniejszem podajemy do łaskawej wiadomości Szanownych Czytelników.

Dokoła rządowego projektu portu drzewnego w Tczewie.

Sytuacja geograficzna Tczewa jako portu przypomina położenie większości mniej lub więcej rozwiniętych portów północnej Europy tam, gdzie port powstawał nie na skalistem wybrzeżu, lecz na wybrzeżu wygładzonem przez morze. W takich warunkach około 80 % wszystkich portów znajduje się na ujściowym odcinku rzeki. W tem też położeniu znajdował się od początku Gdańsk, leżący w odległości 11 km. od morza. Stałe niebezpieczeństwo powodzi zmuszało jednak Gdańsk do odgradzania się od żywego prądu Wisły i wywalczania dla siebie w coraz to większej ilości stojącej wody, oddzielonej szluzami od rzeki ożywionej prądem. W ten sposób na początku bieżącego stulecia Żywa Wisła okazała się odepchnięta od Gdańska na odległość 16-u km. i odgrodzona od niego szluzami w Einlage. Ten proces odsuwania od siebie żywego prądu, mimo olbrzymich korzyści dla rozbudowy miasta na nizinach, oraz łatwości pogłębiania portu, ma pewne wady jak: dość silne przeszkody dla żeglugi w mroźne zimy na stojącej słodkiej wodzie Martwej Wisły, odcięcie od Wisły Żywej silnie zamarzniętym odcinkiem Einlage—Plehnendorf, również stojącej wody; wreszcie szluzowanie statków w kierunku sieci dróg wewnętrznych związane jest z kosztami i stratą czasu.

Dziś przypuszczać można, że Tczew przyjmuje na siebie część roli historycznego Gdańska, gdzie na pradzie, naprzeciwko t. zw. Polskiego Haku stały szeregi tratew, majacych jeszcze dodatkowy ładunek zboża.

Są duże widoki, że obraz ten, w nowoczesnych formach, powtórzy się dziś po 300-u latach pod Tczewem.

Staną poniżej mostów w Tczewie tratwy płynące z prądem zgóry, berlinki z tartym materjałem, z cukrem i zbożem i się rozpocznie jak niegdyś **przeładunek wodny** ze statku rzecznego na statek morski i odwrotnie.

Statki głębiej siedzące będą mogły dokonywać tych czynności przeładunkowych poniżej Czatków, jeszcze głębiej siedzące na 5—7 metrowych głębokościach w dolnym odcinku Wisły Morskiej, bliżej Einlage i Schiewenhorst.

Doświadczenie statków Żeglugi Wisła - Bałtyk wskazuje przy korzystaniu ze sztucznego kanału dojazdowego na barze Żywej Wisły, że można z łatwością podtrzymywać tu kanał 7-io metrowy przy warunku, że obecnie istniejący kanał o zaledwie 35-u metrach szerokości powinien być poszerzony przynajmniej do 80 metrów.

Odpowiednie utrzymanie tego kanału nietylko sprzyjać powinno żegludze morskiej do samego Tczewa, oraz przeładunkowi wodnemu na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa, lecz również wywołać powinno bunkrowanie obcych statków w ujściowym odcinku Wisły Morskiej.

Parowce, otrzymujące węgiel bunkrowy w Gdańsku i Gdyni po 16 szylingów za tone bez układania, otrzymać go mogą tu po 13 szylingów za tonę w warunkach minimalnych opłat w porównaniu z Gdańskiem. Statek, który wiedzieć będzie o korzystnem bunkrowaniu na Wiśle Morskiej również chętnie będzie szukał ładunków stąd pochodzących lub tu przeznaczonych.

Regularna żegluga parowca Żeglugi Polskiej „Tczew" z Tczewa do Antwerpji, której otwarcie zapowiada się na wiosnę, wykaże korzystność Wisły Morskiej dla przeładunku rzeczno-morskiego, oraz dla bunkrowania.

Z drugiej strony projekt rządowy portu drzewnego w Tczewie, na który

preliminowana jest w budżecie kwota miljona złotych wskazuje na to, że już w najbliższym czasie Tczew stanie się bazą dla handlu drzewem spławianem Wisłą na eksport zagranicę.

Szczegóły techniczne projektu nie są znane i jak się zdaje jeszcze nie są ustalone. Terenów na urządzenie tego rodzaju portu jest poniżej Tczewa sporo, wszystkie one należą do Rządu.

Morski odcinek Wisły pod Tczewem interesuje jednocześnie dwa ministerstwa: Przemysłu i Handlu, które administruje portami morskiemi, a nowe urządzenia portowe morskie buduje, oraz Ministerstwo Robót Publicznych, które reguluje drogi wodne nie wyłączając odcinka morskiego, przyujściowego.

Ten podział pracy na rzekach, przy których leżą porty morskie, istnieje też gdzieindziej. W Niemczech na 117 kilometrowej Łabie Morskiej poniżej Hamburga pracują urzędy utrzymujące nurt do głębokości 11-u metrów, a odpowiadające naszym Zarządom Dróg Wodnych, portem zaś hamburskim administruje wolne miasto Hamburg. W swoim czasie w samem ujściu Łaby było zaledwie 2 metry wody, czyli mniej niż u nas na barze Żywej Wisły.

Istnieje też prawdopodobieństwo, że energiczna równoległa akcja Ministerstwa Robót Publicznych, które się troszczy o dojazd obecnie istniejący i jego doraźne ulepszenie, oraz regulację odcinka tczewskiego na małą wodę i Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które rozpoczyna budowę portu drzewnego w Tczewie, zapewni naszemu drugiemu potrowi morskiemu (nie licząc Gdańska) szybkie i celowe przystosowanie jego do przeładunku rzeczno-morskiego, z dodaniem, oczywiście też nowych kolejowych bocznic portowych, bez których rozwój portu nawet w kierunku przeładunku wodnego jest nie do pomyślenia.

J. Klejnot - Turski.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Przyczyna zatonięcia „Górnika" nie ustalona. Orzeczenie Izby Morskiej w Wejherowie opiewa iż holownik „Górnik", który zginął 1-go listopada na wysokości Rozywia, zatonął z powodów nieustalonych i nawet w przybliżeniu nie znanych. Przesłuchanie pozostałego przy życiu mechanika Szczęsnowicza i załogi lichtug, które prowadził „Górnik" nie wniosło rzeczowego materjału do oceny istotnej przyczyny katastrofy.

Dwa statki osobowe dla „Żeglugi Polskiej" zamówione w Anglji. Rząd Polski zamówił dwa statki osobowe na stoczni Palmersa w Anglji, w sławnem centrum budownictwa okrętów nad rzeką Tyne, pod Newcastle. Parowce te będą miały po 250 ton i zostaną wykończone w ciągu pięciu miesięcy. W konkurencji ofert stocznia Palmersa okazała się najtańsza i dała najkrótszy termin dostawy, co jest bardzo ważne ze względu na potrzebę uruchomienia tych statków na wybrzeżu z początkiem sezonu letniego.

Kupno jednego statku 5 000-tonowego dla Żeglugi Polskiej nastąpi w dniach najbliższych. W zasadzie zdecydowano kupić niezwłocznie jeden większy statek towarowy o nośności 5 000 ton dla przewozów pomiędzy Gdańskiem i Gdynią a portami morza Śródziemnego. Najkrótsze terminy dostawy statków, które jeszcze miałyby być zbudowane są 9-miesięczne, wobec czego nabyty będzie statek nowy, lecz już zupełnie gotowy, z pośród licznych korzystnych ofert. Potrzeba wzmożenia ruchu towarowego jest tak wielka i pilna, że może być kupiony tylko parowiec zdatny do natychmiastowej eksploatacji.

Z życia portowego Gdyni. Wpływ ostatnich mrozów. Roboty lądowe konsorcjum budowy portu wobec nastania okresu mrozów zupełnie ustały, natomiast dragi pracują dalej, z wyjątkiem niefortunnej „Normaliseering". która zatonęła na małej głębokości przy wejściu do portu wojennego i wkrótce zostanie podniesiona.

Przy molo południowem mimo mrozów wykonywana jest rozbiórka baraku emigracyjnego; będzie on przeniesiony na nabrzeże basenu wewnętrznego i postawiony w pobliżu hangaru żelaznego, do którego jednocześnie przeprowadza się drugi tor kolejowy.

Przyjęto ze Stoczni Gdańskiej nowy prom „Oksywie" i parowczyk „Maryśka" dla przewozu osób, które po udatnych próbach i poświęceniu kursują już dziś bardzo sprawnie w miejscu, które dotąd stanowiło poważną przeszkodę komunikacyjną pomiędzy Gdynia a Oksywiem.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta minął kanał kiloński w drodze z Gdańska do Calais z ładunkiem 738 fathom kopalniaków. — Parowiec Poznań ładuje w Gdyni węgiel z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Par. Wilno ładuje w Gdyni kopalniaki z przeznaczeniem do Westhartlepoolu. — Par. Katowice jest w drodze z Gdyni do Skutskär (Szwecja) z ładunkiem węgla. — Par. Kraków wraca ze Sztokholmu do Gdyni, skąd zabierze ładunek węgla do Norrköpingu (Szwecja). — Par. Toruń wyładowuje w Vallvik (Szwecja) 2 660 ton węgla z Gdyni. — Par. Tczew pozostaje w porcie gdyńskim dla drobnych przeróbek wewnętrznych.

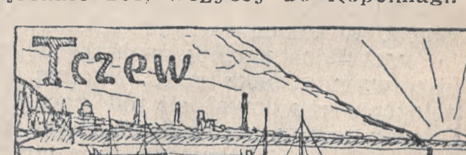
Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu 16 statków morskich, (16 parowców, 1 żaglowiec z motorem pomocniczym) w tej liczbie 3 polskie, 7 szwedzkich, 3 norweskie, 1 duński, 1 angielski. Ze statków tych 15 było próżnych, jeden przywiózł 19 pasażerów i 24 t. ładunku. — Odpłynęło w tygodniu 14 statków (13 parowców, 1 żagl. z mot.) z których 1 odjechał z pasażerami, 11 z węglem i 2 z drzewem. Węgla wywieziono 20 743 ton, w tej liczbie 895 t. węgla statkowego. Drzewa (kopalniaków) wywieziono 2 287 ton. Pasażerów odjechało 299 na statku Pologne do Hawru. Najbliższy przyjazd tego statku oczekiwany jest na 30 grudnia, odjazd 31-go.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. W ubiegłym tygodniu ruch wejściowy statków znacznie przewyższał wyjściowy, wobec czego przepełnienie portu jeszcze się zwiększyło. Kolejka statków oczekujących w kanale portowym jeszcze się zwiększyła, tembardziej że 70 % statków przybywa w stanie próżnym i nie otrzymuje odrazu przydziału przystani. Ogółem zanotowano na wejściu 138 statków morskich, w tej liczbie próżnych 93, z drobnicą 21, z żelastwem (złomem) 5, ze śledźmi 4, ze świeżą rybą 3, z pasażerami i drobnicą 4, z drzewem, jako do portu ukrycia 2, z kamieniem 2, oraz po 1 z fosfatami, olejem soja, samochodami i rudą żelazną. — Na wyjściu było statków 124, w tej liczbie z węglem 46, z drzewem 28, z drobnicą 20, próżnych 10 (przeważnie holowniki), z cukrem 4, z pasażerami i drobnicą 4, z cementem i ze spirytusem po 2, oraz po jednym: z brykietami żelaznemi, szynami żelaznemi, z podkładami, z melasą, z resztą ładunku śledzi, z masą papierową, z drzewem i drobnicą, z ropą gazową.

Na eksport przeładowano w tygodniu z kolei 92 798 t. węgla, 990 wagonów drzewa, 418 wag. cukru, 205 wag. zboża i 1062 wag. innych towarów. W imporcie przeładowano ze statków na kolej: rudy 9 556 ton, złomu żelaznego 4 100 t., nawozów sztucznych 2005 t. oraz innych towarów 4 997 ton.

Ruch osobowy drogą morską był mały. Przyjechało morzem 34 pasażerów, wyłącznie z Hull i Kopenhagi, odjechało 261, wszyscy do Kopenhagi.



Miljon złotych na port drzewny w Tczewie. Rząd zdecydował ostatecznie budować morski port drzewny w Tczewie. W budżecie 1927/28 r. umieszczona jest kwota miljona złotych przeznaczonych na ten cel.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Wobec pochodu lodów na Wiśle ładowanie statków odbywa się w Gdańsku. — Holownik Sambor z lichtugą Jurek jest w drodze z węglem z Gdańska do Kjöge (Danja). — Holownik Krakus z lichtugą Janek jest w drodze z węglem z Gdańska do Kopenhagi. — Hol. Tyran z lichtugami Wojtek i Wacek są w drodze z węglem z Gdańska do Aabenraa (Danja). — Lichtugi Alek i Franek wyładowują węgiel w Malmoe i Skillinge (Szwecja). — Holownik Orkan z lichtugami Bartek i Benek wraca z Korsör (Danja) do Gdańska. — Holownik Rybak z lichtugami Bronek i Bolek ładują węgiel w Gdańsku. — Lichtugi Stefek i Edek za holownikiem zafrachtowanym Enak wracają z Grenaa (Danja) do Gdańska. — Lichtugi Antek i Felek pozostają w Gdańsku.

Nowiny żeglarskie.

Nowe sygnały wołania o pomoc w potrzebie morskiej. Międzynarodowa konferencja radjotelefonji w Waszyngtonie wynalazła sygnał wołania o pomoc radjotelefonem, odpowiadający sygnałowi S. O. S. radjotelegrafji.

Ten sygnał radjotelegraficzny brzmi „Mayday", który po angielsku wymawiają się mniejwięcej tak jak francuskie „maider", co znaczy: „pomóc mnie".

Nowy sygnał zostanie wcielony do nowej konwencji międzynarodowej o radjotelefonach.

Uchwały Izby Morskiej.

W dniu 29 listopada 1927 r. odbyło się w Wejherowie posiedzenie Izby Morskiej na którem zostały rozpatrzone dwie sprawy: 1) O awarji przy brzegach Holandji, w 1926 r. statku Twa Sarmacja „Wisła", podczas którego to wypadku zginęło dwóch ludzi załogi i 2) o zatonięciu statku „Górnik" Twa Wisła-Bałtyk w 1927 roku, przyczem zginęła cała załoga statku z wyjątkiem maszynisty.

Po zbadaniu akt, dokumentów statku i świadków Izba Morska w sprawie „Wisły" wydała orzeczenie że ani kapitan statku, ani załoga nie ponosza odpowiedzialności za awarję. Przyczyną awarji była silna burza, podczas której fale zalewające statek zniszczyły ścianki ochronne od pokładowego ładunku koksu, a ten rozsypawszy się po pokładzie zasypał przewody sterowe skutkiem czego statek został pozbawiony możności sterowania. Jednakże Izba Morska wyraziła przekonanie, że gdyby kurs statku był dalej od brzegu to zapewne awarja nie miałaby miejsca,

Podkreślono oprócz tego z uznaniem pomoc stacji ratowniczej w West-Terschelling załoga której w chwili wypadku znalazła się już przy statku „Wisła".

W drugiej sprawie o zatonięciu „Górnika" zbadanie pozostałego przy życiu maszynisty Szczęsnowicza i załogi lichtug, które prowadził „Górnik" nie wniosły zupełnie żadnego materjału rzeczowego do oceny przyczyny katastrofy, więc Izba wydała orzeczenie o wypadku zatonięcia: z powodów nieustalonych i nawet w przybliżeniu nieznanych.

Orzeczenie to ma znaczenie dla ustalenia daty śmierci załogi.

Miejsce zatonięcia dragi w porcie gdyńskim.

Podaje się do wiadomości, że w basenie portu wojennego, w pobliżu wrót wejściowych na N. od ognia molo południowego, zatonęła draga czerpakowa.

Położenie dragi zatoniętej jest oznaczone czterema czarnemi beczkami, a w nocy pali się światło czerwone, umieszczone pośrodku dragi.

Pozycja: 54^0 32,5" N.
18^0 33,7" E.

Okrętom wchodzącym do portu w nocy poleca się trzymać bliżej do latarni molo południowego.

Pogoda i stan lodów na południowym Bałtyku. Po przejściowem ociepleniu mróz znowu się zwiększył dochodząc 21-go wieczorem do 11 stopni. Po paru dniach oczekuje się jednak ocieplenia. — Temperatura wody tymczasem spadła niżej zera i w porcie wewnętrznym pojawił się śryż i zbity śnieg. O pojawieniu się kry niema jednak mowy. Wewnętrzna część zatoki puckiej i oba zalewy Wiślany i Kuroński są natomiast silnie zamarznięte. Cała Wisła stoi, chociaż na dolnej Wiśle jeszcze są liczne czyste od lodu okna długości kilku do kilkunastu kilometrów, a między niemi zatory. Przyujściowe pięć kilometrów są oczyszczone od lodu przez łamacze lodu dla Wisły i promy w tem miejscu znowu kursują.



Wielki kran stoczni Schichau Gdańsk.

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy ryby na wybrzeżu w listopadzie.

Połowy w listopadzie nadzwyczaj zmalały w stosunku do poprzednich miesięcy. Kwota ogólna wartości połowu (248 297 złotych w listopadzie wobec 386 056 złotych w październiku i 404 511 we wrześniu) jest jeszcze nawet zbyt mało mówiąca, gdyż ilościowo połowy zmniejszyły się jeszcze bardziej, co zostało zamaskowane przez pomyślne połowy drogiej ryby, lecz nie masowej — łososia, którego brakło w poprzednich miesiącach. Po drugie łososia łowiono wyłącznie w obwodzie wschodnio-helskim, wobec czego na pozostałe 3 obwody nie zostaje nawet kwota 100 000 zł zyskanych z połowów w listopadzie. Słabe więc i nierównomiernie rozdzielone połowy — oto charakterystyka miesiąca listopada.

Udział rybaków w połowach zmniejszył się (w październiku 1031, w listopadzie 874), co nie zwiększyło znacznie katastrofalnie małych wpływów na jednego rybaka z wyjątkiem helan i poniekąd obwodu gdyńskiego.

Istotnie, gdy w obwodzie wschodnio-helskim na rybaka przypada w listopadzie pokaźna suma 1 247 zł, a w obwodzie gdyńskim 436 zł, to w obwodzie puckim tylko 136,— zł, a w obwodzie zachodnio-helskim — od Boru do Wielkiej Wsi, który miał tak obfite połowy w dwuch poprzednich miesiącach — tylko 53 zł na rybaka miesięcznie. Tylko częściowo da się wytłumaczyć ten stan burzliwą pogodą. Te właśnie wioski dadzą zapewne najlepszą podstawę dla połowów przyszłych dalszych na Bałtyku, gdyż przy własnym brzegu Wielkiego Morza warunki są zbyt trudne i zmienne. Prócz portu w Jastarni i na Małem Morzu, którego znaczenie dla dalszych połowów nie może być wielkie, zwrócić należy uwagę na budowę portu rybackiego na Wielkiem Morzu w pobliżu Wielkiej Wsi. O porcie na tem wybrzeżu względnie dalej na zachód pisaliśmy już w numerze 42-im „Żeglarza Polskiego" str. 388. Zaletą Wielkiej Wsi jest istnienie już obecnie linji kolejowej. O tem, że port ten mógłby okazać olbrzymie usługi komunikacji osobowej oraz ratownictwu statków pisaliśmy również w numerze 42-im.

Na zapoczątkowanie portu na tym wysuniętym odcinku projektowano już umieszczenie w budżecie 1928/29 roku kwoty półtora miljona złotych, jak słyszeliśmy jednak niema jeszcze nadziei czy kwota będzie się mogła stać jeszcze w roku 1928-ym realnym wydatkiem. Niewątpliwie jednak dojść musi do budowy portu — schroniska na tym odcinku wcześniej czy później.

W ilstopadzie pojawiło się już nieco więcej szprotów, lecz tylko przed półwyspem helskim. Obwód wschodnio-helski złowił ich 10 900 kg. zachodnio-helski zaś 10 675 kg. Ceny pozostały wysokie wobec niewielkiej ilości tej ryby, która prawie wszystka poszła do wedzarni miejscowych.

Z płastug wszelkie gatunki fląder łowiono w większej ilości tylko w obwodzie gdyńskim (16 260 kg.) tak samo skarpie łowiły się prawie wyłącznie w tym obwodzie (5 265 kg.) przy całym połowie wybrzeża 6 165 kg.

Śledzie znikły prawie zupełnie. Największa ilość złowili helanie (2 730 kg.). Łosoś z wyjątkiem 41 kg. w obwodzie puckim i 4 kg. w obwodzie zachodnio-helskim przypadł w ogólnej ilości 20 020 kg helanom, którzy leżą najkorzystniej wobec „wód łososiowych" klinem ciągnących się od cypla helskiego wgłąb morza.

Mielnic i troci złowiono zaledwie 350 kg. Węgorzy razem złowiono 1082 kg., w tej liczbie w obwodzie puckim 865 kg., w zachodnio-helskim 117 kg. w gdyńskim 100 kg.

Helanie wogóle nie łowili żadnej innej ryby prócz łososi, sielawek (szprotów), śledzi i 150 kg. fląder.

Pomuchle (dorsze) były właściwie najliczniejszą rybą listopada, przy skromnej zresztą ilości, ogólnie 30 340 kg. Obwód gdyński (15 640 kg.) i pucki (11 300 kg.) złowiły prawie 0,9 % tej ryby.

Brzony (sieja) pojawiły się w niewielkiej ilości w zatoce, mianowicie 320 kg. złowiono jej w obwodzie zachodnio-helskim i 132 kg. w puckim.

Szczupaków złowiono 2 050 kg., w obwodach stykających się z wewnętrzną częścią zatoki puckiej, w obwodzie zachodnio-helskim i puckim. To samo da się powiedzieć o połowach okoni i płotek, których złowiono 2 970 kg. i odpowiednio 1 745 kg.

Makreli, kwapów i knurhanów nie łowiono wcale. Ceny osiągnięte za kg. w złotych były:

za szproty	0,60 zł,
za flądry	1,30 zł,
za skarpie	1,40 zł,
za śledzie	1,— zł,
za łososie	7,— zł,
za mielnice i trocie	6,— zł,
za węgorze	5,— zł,
za pomuchle	1,— zł,
za brzony	3,— zł,
za szczupaki	3,— zł,
za okonie	1,50 zł,
za płotki	1,80 zł.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 90 % szprotów, 20 % węgorzy i 75 % brzon (siei).

Wywieziono do Gdańska: 5 % szprotów, 55 % fląder, 90 % skarpi, 60 % śledzi, 90 % łososi, 85 % mielnic i troci, 65 % pomuchli, 10 % brzon, 60 % szczupaków, 25 % okoni, 30 % płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

9 grudnia:

est. par. **Caroline** 426 z Great Yarmouth 2339/1 i 2320/2 beczek.

13 grudnia:

norw. par. **Nauna** 304 ze Stornoway 1640/1 i 483/2 beczek.

14 grudnia:

niem. par. **Elsa** 335 z Lowestoftu 2959/1 i 3889/2 beczek,

szw. par. **Themis** 383 z Göteborga 3389/1 i 714/2 beczek.





Radjotelefoniczne ostrzeżenie o lodach na wodach Estonji.

Prócz komunikatu radjotelefonicznego nadawanego codziennie ze stacji Hapsal, rewelska stacja nadawcza radjotelefoniczna (Tallinn Ringhääling) nadaje komunikaty radjotelefoniczne o lodach na fali 408 metrów długości o godzinach 8-ej, 13^{30} i 18-ej estońskiego czasu, odpowiadających godzinom 6-ej, 11^{30} i 16-ej czasu średniego Greenwich i g. 7, 12^{30} i 17-ej naszego czasu.

Komunikaty o stanie lodu nadawane są w tekście słownym w językach estońskim, niemieckim i angielskim.

O godzinie 8-ej powtarzane są komunikaty lodowe poprzedniej nocy uzupełnione wiadomościami otrzymanemi w ciągu nocy. O godzinie 13^{30} nadają się komunikaty lodowe otrzymane tegoż samego dnia z stacji brzegowych i łamaczy lodów. O godzinie 18-mej podawane są komunikaty otrzymane wieczorem.

Wszystkie te informacje radjotelefoniczne zawierają:

1. Wiadomości o lodzie i warunkach pogody na wodach estońskich pomiędzy Ristna i Tallinnem (Rewlem) (Dystans A), Kokskär - Narwa (Dystans B) i Ruhno - Pärnu (Parnawa) (Dystans C).
2. Wiadomości o pracy łamaczy lodu i udzielaniu przez nich pomocy statkom.
3. Inne ważne wiadomości i ostrzeżenia żeglarskie.
4. Instrukcje dla brzegowych stacyj sygnałowych, dotyczące wzrokowych sygnałów lodowych. —

Żegluga wewnętrzna.

Wielki port wewnętrzny Paryża.

Liczne rzesze podróżnych, zwiedzając brzegi Sekwany w Paryżu nie wiedzą wcale o tem, że przechadzają się w pośrodku wielkiego portu wewnętrznego, przeładowującego rocznie 13 do 15-u miljonów ton wszelkich towarów. Ignorancja publiczności pod tym względem polega przedewszystkiem na nieuświadomieniu jej co do wyglądu portowych miejsc przeładunkowych. Panuje bowiem powszechne przekonanie, że port o znacznym ruchu musi być skoncentrowany w jednem miejscu i musi rzucać się w oczy nagromadzeniem statków, dźwigów, składów, torów kolejowych, nadających zewnętrzny wygląd portowy miejscom specjalnie przystosowanym do intensywnego przeładunku.

Wiemy jednak, że nieraz jest inaczej, a nawet w Gdańsku, którego port rozciąga się na długość 12 km. tracimy często z oczu charakter portowy tam, gdzie on istnieje a szukamy go w dzielnicy wielkich kranów, przy stoczni Gdańskiej i Schichaua, czyli tam, gdzie właściwego portu niema. W Paryżu takie rozpłynięcie się portu wzdłuż całej Sekwany wobrębie olbrzymiego miasta jest jeszcze o wiele większe: statki rzeczne mniej się rzucają w oczy niż morskie, a nabrzeża celowo są osłonięte od oczu widza podwójnemi rzędami drzew na wyniosłych bulwarach. Same nabrzeża przeładunkowe znajdują się gdzieś daleko w dole, tak że statki a nawet dźwigi przeładunkowe dostrzec można tylko zbliżając się do balustrady przy zewnętrznym rzędzie drzew okalających górne bulwary przybrzeżne, przeznaczone dla ruchu miejskiego.

Ogólne wrażenie jest takie, że tam na dole w Sekwanie jest mało wody, że rzędy niepokaźnych, kryjących się za krawędzią nabrzeża statków rzecznych wykonywują jakiś skromny o lokalnem znaczeniu przeładunek. W rzeczywistości na przestrzeni 60-ciu km. dobrze urządzonych nabrzeży w granicach miasta, dokonywa się właśnie przeładunku 15.000.000 ton towaru rocznie.

Dzięki temu rozłożeniu przeładunku na długości 60 km. jest on zupełnie nieuchwytny dla powierzchownej obserwacji. W jednych miejscach przeładowują przy pomocy kranów pływających żwir i materjały budowlane z berlinek na nabrzeże, w drugich w ten sam sposób wyładowują węgiel. Gdzieniegdzie widać krany mostowe, oczywiście niewielkich wymiarów, ruchome wzdłuż nabrzeża, ładujące ciężkie materjały budowlane, jak np. bloki węgla i marmuru. W innych miejscach widać nawet pokaźne składy węgla brunatnego i żwiru, ukryte pod wysoką ścianą górnego bulwaru.

Główne arterje ruchu miejskiego w Paryżu nie biegną nad Sekwaną, a nawet jej nie przecinają. Sprzyja to nadzwyczajnie wykorzystaniu brzegów dla przeładunku tanich masowych produktów, dla których jakby stworzona jest droga wodna.

Ta właśnie taniość przeładunku wodnego w Paryżu umożliwia obecny wielki rozwój obrotu towarowego portu paryskiego. Z 13.000.000 ton 10.000.000 przeładowuje się na wejściu, a tylko 3.000.000 na wyjściu. Pierwsze miejsce zajmują materjały opałowe: węgiel, węgiel brunatny i produkty naftowe. Drugie materjały budowlane. Prócz tych materjałów przeładowanych przy pomocy dźwigów z chwytaczami przeładowuje się również wiele zboża i mąki w workach, kartofli w workach, oraz wina w beczkach.

Bardzo znamiennem jest, że wino z Algieru i Oranu, mających znakomite połączenie z Marsylją, nie idzie drogą tą i dalej koleją do Paryża, lecz odbywa podróż dokoła Hiszpanji do Rouen albo Havru i tam się przeładowuje na statki rzeczne z przeznaczeniem do Paryża. Ruch ten sięga ćwierć miljona ton rocznie, podróż trwa dłużej, lecz jak wiadomo wino nie traci gdy się staje starsze.

Połączenia wodne Paryża najważniejsze są:

1. Droga wodna Rouen — Paryż dla ruchu importowego węgla angielskiego i innych towarów zagranicznych, między innemi również polskiego drzewa.
2. Droga wodna: rzeka Oisa i Kanał północny, którym nadchodzi północno-francuski węgiel i cukier buraczany.
3. Rzeka Marna i kanał Marna — Ren.
4. Górna Sekwana aż do Monterey, stamtąd Sonną do Auxerre, następnie kanałowemi połączeniami w kierunku Loiry i górnego Renu, oraz Rodanu.

Informacje

o kursach dokształcających dla kandydatów na szyprów i maszynistów okrętowych przy Szkole Morskiej w Tczewie.

Wobec odczuwającego się braku kapitanów i maszynistów na holownikach portowych i morskich, Ministerstwo Przemysłu i Handlu otwiera w najbliższym czasie przy Szkole Morskiej w Tczewie bezpłatne kursy dokształcające dla kandydatów na szyprów i maszynistów okrętowych. Kursy trwać będą od 4 do 6 tygodni — w zależności od stopnia przygotowania kandydatów. Po zakończeniu kursów kandydaci zostaną poddani egzaminom według ustalonego przez Ministerstwo programu, i ci, którzy egzaminy złożą z wynikiem dodatnim, otrzymają zaświadczenie, upoważniające do otrzymania odpowiednich dyplomów.

Z powodu braku miejsca w gmachu Szkoły Morskiej uczestnicy kursów obowiązani będą zamieszkiwać w Tczewie prywatnie na koszt własny. Co się tyczy wyżywienia, to życzący będą mogli otrzymać je w internacie Szkoły Morskiej za opłatą 3 zł. dziennie.

Według projektu Ministerstwa od kandydatów na dyplom szypra II klasy wymagane jest złożenie dowodów odbycia conajmniej 48 miesięcy praktyki w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich.

Od kandydatów na dyplom szypra I klasy wymagane jest złożenie dowodów odbycia conajmniej 72 miesięcy praktyki w charakterze marynarza na statkach morskich lub szypra II klasy.

Od kandydatów na dyplom maszy-

nisty okrętowego II klasy wymagane jest złożenie dowodów odbycia conajmniej 60 miesięcy praktyki maszynowej, a w tem conajmniej 24 miesiące wcharakterze obsługującego maszyny lub motory na statkach morskich, z czego conajmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty.

Wymieniona powyżej praktyka musi być nabyta po 15-tym roku życia.

Według tegoż projektu Ministerstwa uprawnienia szyprów i maszynistów są następujące:

Szyper II klasy ma prawo dowodzić statkami handlowemi do 200 brutto rejestrowych ton w żegludze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków osobowych, dowodzić lichterami morskimi w każdej żegludze i może być pomocnikiem szypra I klasy na statkach rybackich i na holownikach.

Szyper I klasy ma prawo dowodzić wszelkiemi statkami handlowemi w żegludze przybrzeżnej, oraz statkami rybackimi i holownikami w żegludze po morzu Bałtyckim i Północnem, — w granicach pomiędzy kanałem Angielskim i 60 o szerokości geograficznej północnej, i może być młodszym pomocnikiem kapitana na handlowych statkach nieosobowych w każdej żegludze.

Maszynista okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 wsk. KM oraz silnikami spalinowemi do 100 wyd. KM i może być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy.

Maszynista okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 wsk. KM i silnikami spalinowemi do 375 wyd. KM, oraz maszynami wszelkich statków handlowych 3-ej kategorji, i może być III mechanikiem na wszelkich statkach handlowych.

Kandydaci posiadający wymaganą praktykę powinni składać (listownie lub osobiście) podania w sekretarjacie Szkoły Morskiej, załączając do podań:

a) metrykę urodzenia
b) dowód obywatelstwa polskiego
c) dowody odbytej praktyki fachowej (książeczki żeglarskie, świadectwa kapitanów, świadectwa firm żeglugowych itd., przyczem wiarogodność zapisów powinna być stwierdzona przez odpowiednie władze morskie lub konsularne),
d) jedną fotografję, stwierdzoną urzędowo na odwrocie.

Dokładny termin otwarcia kursów będzie podany do ogólnej wiadomości zapomocą ogłoszeń w prasie codziennej, kandydaci zaś, których podania i dokumenty będą znajdować się już w sekretarjacie Szkoły Morskiej, otrzymają prócz tego listownie imienne zawezwanie.

Wszelką korespondencję w sprawie kursów należy adresować:
Sekretarjat Szkoły Morskiej, Tczew woj. pomorskie.

Dział morski

na powszechnej wystawie krajowej w Poznaniu.

Z inicjatywy „Towarzystwa Popierania Polskiej Ekspansji Zamorskiej“ odbyły się w listopadzie dwa zebrania, na których rozstrząsany był projekt Towarzystwa, by na Powszechnej Wystawie Krajowej w r. 1929 w Poznaniu połączyć w jedną odrębną całość wszystko, co się odnosi do zagadnień morza oraz ekspansji zamorskiej, a więc i wychodźctwa naszego, jego wytwórczości i warunków rozwoju. W zebraniach tych wzięli udział przedstawiciele wszystkich bezpośrednio zainteresowanych ministerjów oraz urzędów państwowych, a więc Ministerjum Spraw Zagranicznych, Ministerjum Przemysłu i Handlu, a zwłaszcza Departamentu Morskiego tegoż Ministerjum, Państwowego Urzędu Emigracyjnego oraz Państwowego Instytutu Eksportowego, zarówno jak i przedstawiciele szeregu instytucyj społecznych, jak Liga Morska i Rzeczna, Polskie Towarzystwo Emigracyjne, Polskie Towarzystwo Kolonizacyjne, Instytut Naukowy do Badań Emigracji i Kolonizacji, Polska Ekspansja Gospodarcza i inne. Wynikiem obrad było powołanie do życia Komitetu Inicjatywy, w którego skład wchodzą przedstawiciele wymienionych zainteresowanych Ministerjów i Urzędów Państwowych oraz delegaci instytucyj i organizacyj społecznych, których działalność wkracza w dziedzinę zagadnień naszego morza, naszych portów floty handlowej, handlu zamorskiego wychodźctwa, osadnictwa i wszelkich innych problematów, z ekspansją zamorską związanych. Projektowany dział wystawy obejmie przedewszystkiem to, co Departament Morski Ministerjum Przemysłu i Handlu zamierza, jako odrębną całość, pokazać, a więc flotę handlową, budowę portów w Gdyni i Tczewie, urządzenia portowe, ochronę wybrzeża, budowę i rozwój letnisk nadmorskich, rybołóstwo morskie itd. Druga część zaś zobrazuje dziedzinę handlu zagranicznego, zarówno w zakresie wywozu, jak i wwozu, produkcję głównych artykułów kolonjalnych, niezbędnych Polsce i mogących być z czasem wytwarzanemi przez nasze własne wychodźctwo na pożytek metropolji, a w bezpośrednim i dalszym związku nasze wychodźctwo osadnicze zamorskie, jego stan obecny i widoki na przyszłość na tle możliwości rozwoju naszego osadnictwa w krajach imigracyjnych i dążności do skierowania ich wytwórczości na pożytek kraju ojczystego. Jako łącznik między temi dwiema częściami przewidywany jest osobny dział, któryby należało może nazwać historyczno-dydaktycznym, a któryby w licznym szeregu graficznych i modelowych pokazów ujął w przejrzysty sposób historję naszego wybrzeża morskiego, naszej walki o to wybrzeże i środków jego skutecznej obrony dla dobra narodu, który bez niego istnieć nie może i w niem przedewszystkiem widzi oparcie i podstawę mocarstwowej potęgi Państwa Polskiego.

Ruch portowy

Gdynia.

Na wejściu:

9. grudnia: polski par. **Toruń** 1122 t. z Limnhamnu próżny (Żegl. Polska).

10. grudnia: szw. par. **Helle** 481 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), franc. par. **Pologne** 1841 t. z Le Havre z 19 pasażerami i 27 t. drobnicy (Co. Gen. Transatl.)

11. grudnia: szw. par. **Amazone** 379 t. z Klagshamnu próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Trio** 832 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.)

12. grudnia: norw. par **Dea** 1460 t. z Sundsvallu próżny (Polsko-Skand.), polski par. **Katowice** 1108 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska), norw. par **Sarpen** 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Skinfaxe** 1014 t. z Odense próżny (Pol. Ag. Morska).

13. grudniu: szw. par. **Göta** 674 t. z Karlshamnu próżny (Pol. Ag. Morska).

14 grudnia: niem. par. **Ottilie** 286 t. z Hamburga z 230 t. ryżu (Pol Ag. Morska).

15. grudnia: szw. par. **Rewa** 716 t. z Hudiksvallu próżny (Polsko-Skand.), polski par. **Poznań** 1122 t z Kopenhagi próżny (Żegluga Polska), szw. par. **Ethel** 908 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.)

17. grudnia: szw. par. **Oddevold** 664 t. zLimnhamnu próżny, szw. par. **Robnr** 478 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.) szw. par. **Ribbersborg** 706 t. ze Szczecina próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

9. grudnia: polski par. **Kraków** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

10. grudnia: ang. par. **Akenside** 1139 t. do Gdańska z kopalniakami (Polski Lloyd). szw. par **Gol** 564 t. do Trondhjem z węglem (Polsko-Skand.). szw. par. **Tanja** 341 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.). szw. par. **Sundsborg** 830 t. do Abo z węglem (Pol. Ag. Morska) franc. par. **Pologne** 1841 t. do Le Havre z 299 pasażerami (Co. Gen. Transatl.)

11. grudnia: norw. żagl. z mot. **Polarbjörn** 165 t. do Fredrikshaldu z węglem (Polsko-Skand.) 12. grudnia: ang. par. **Murie's** 982 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.) szw. par. **Ellen** 948 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.) polski par. **Toruń** 1122 t. do Vallviku z węglem (Żegl. Polska). szw. par. **Helle** 481 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.)

13. grudnia: szw. par. **Amazone** 379 t. do Ystadu z węglem (Pol. Ag. Morska).

15. grudnia: niem. par. **Ottilie** 286 t. do Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Skinfaxe** 1014 t. do Malmö z węglem (Pol. Ag. Morska), polski par. **Katowice** 1108 t. do Skutskär z węglem (Żegl. Polska).

17. grudnia: szw. par. **Göta** 674 t. do Södertelje z węglem (Polsko-Skand.). norw. par. **Sarpen** 1100 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.)

Stałe linje okrętowe z Gdańska i Gdyni.

Port	Częstość odjazdów	Nazwa linji	Przedstawiciel linji w miejscu
a) Z Gdyni i do Gdyni			
Havre	dwutygodniowo	Cie. Gen. Transatlantiquo	Cie. Cen. Transatlantique
b) Z Gdańska i do Gdańska			
Abo	1—2 tygodniowo	Lubeck-Linie A. G.	Lenczat i Co
Amsterdam	dwutygodniowo	Koeniglich Nederlandsche Stoomb. M.	Ferd. Prowe
Amsterdam	10-cio dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Antwerpja	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Werms i Cie
Antwerpja	8—10 dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Aleksandrja	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandin. Levante & Amerika S. S. Agenc
Algier	„	„ „ „	„Scandinavian Levante"
Bergen	10-cio dniowo	Det Bergenske Dampskibselskab	Bergenske Baltic
Bordeaux	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Bordeaux	12-to dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Braila	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Burgas	„	„ „ „	„Scandinavian Levaute"
Buenos Aires	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A B.	Bergenske
Constanca	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Dunkerka	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Dunkerka	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Flensburg	dwutygodniowo	Flensb.-Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft	Ferd. Prowe
Havre	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Helsingfors	dwutygodniowo	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold i Co
Helsingfors	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Helsingborg	tygodniowo	Rederi Aktiebolaget Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Hamburg	„	Sartori & Berger, Kiel	Ferd. Prowe
Hamburg	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Hull	„	Ellerman and Wilson Lines	Ellerman Wilsen Lines
Kłajpeda	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Kłajpeda	10-ciu dniowo	Stettiner Dampfer Co. A. G.	Behnke i Sieg
Kłajpeda	dwutygodniowo	Reinhold-Ivers Linie; Stettiner Dampf. Co.	F. G. Reinhold
Kolonja i porty reńskie	tygodniowo		Aug. Wolff i Co
Konstantynopol	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Kopenhaga	tygodniowo	Det Forenede Dampskib Selskab	F G. Reinhold
Kotka	10-ciu dniowo	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges. Lübeck	Lenczat i Co
Królewiec	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Landskrona	tygodniowo	Det Bergenske; Rederei A. B. Egon	Thor Hals i Bergenske
Leigh	12-cio dniowo	James Currie and Co.	F. G. Reinhold
Lipawa	tygodniowo	Rederi A. B. Egon	F. G. Reinhold
Lipawa	„	Hamburg—Danzig Linie	Behnke i Sieg
Lipawa	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Liverpool	12-cio dniowo	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Londyn	tygodniowo	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Londyn	„	Ellerman Wilson Lines	Ellerman Wilson Lines
Lubeka	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Malmoe	„	Det Bergenske i Rederi A. B. Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Malmoe	dwutygodniowo		Thor Hals
Manchester	12-to dniowo	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Norrköping	10-cio dniowo		Thor Hals
Nowy York	1—2 miesięcznie	Baltic America Linie	United Baltic Corporation
Osolo	dwutygodniowo	Fred Olsen & Co.	Bergenske Baltic
Pireus	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Rio de Janeiro	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Rotterdam	tygodniowo	Reinhold-Ivers Linie	F. G. Reinhold
Rotterdam	„		Aug Wolff i Co
Rouen	miesięcznie	Worms et Cie.	Worms i Cie
Ryga	tygodniowo	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Ryga	„	Finska Angfartygs A B.	P. Bernhold i Co
Ryga	dwutygodniowo		F. G. Reinhold
Saloniki	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Santos	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Smyrna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Leyante"
Söderhamn	10-cio dniowo		Thor Hals
Sundsvall	„		Thor Hals
Swansea	„	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Szczecin	dwutygodniowo	Rudolf Christian Griebel, Stettin	Ferd. Prowe
Szczecin	„	Stettiner Dampfer-Compagnie A. G.	F. G. Reinhold
Sztokholm	„		Thor Hals
Sztokholm	„	Nyman & Schultz	Behnke i Sieg
Tallinn	tygodniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Tallinn	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Upsala	10-cio dniowo		Thor Hals
Warna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Wyborg	„	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges.	Lenczat i Co.

Dwa rodzaje lodu na Bałtyku i walka z niemi.

Zasadniczo jest dwa gatunki lodu: jeden to tafla lodowa, rozmaitej grubości; w zamkniętych zatokach, oraz w północnej części Bałtyku i na Fińskiej zatoce sięga ona grubości 90 cm. Ta stała pokrywa lodowa jest najniebezpieczniejsza dla okrętów. W razie powstania silnego bocznego ciśnienia, spowodowanego przez wiatry i prądy, krawędź pola lodowego zamarzniętego w formie tafli posiada najmniejszą sprężystość ze wszystkich odmian lodu morskiego. Statek zdążający np. za łamaczem lodu wśród takich pól lodowych, o ile jedno z pól zbliża się do drugiego i kanał się zamyka, może być literalnie rozcięty przez krawędź lodu. Na wiosnę lub po długiej odwilży taka pokrywa lodu, pokryta grubym śniegiem wygląda ciemno, prawie czarno i łudzi obserwatora z statku, który przypuszcza, iż ma do czynienia z cienkim lodem. Ciemna barwa tłumaczy się tworzeniem się wody na lodzie oraz przezroczystością samej tafli. Bywają wypadki, że statek, widząc ciemne miejsca rozpędza się na nie w oczekiwaniu małego oporu i doznaje ciężkich awaryj, gdyż napotyka właśnie na lód najmniej sprężysty, najodporniejszy i nieraz mający poważną grubość. Łamanie tafli stałego lodu jest łatwe jedynie dla łamaczy lodu, które są zbudowane tak, że wjeżdżają na lód wypukłą powierzchnią dna w czołowej części i gniotą pokrywę lodową swoim ciężarem, wyłamując kanał przeważnie znacznie szerszy niż szerokość okrętu.

Parowce frachtowe, nawet ze specjalnemi wzmocnieniami przeciwko lodom, mają boki prawie pionowe również w części czołowej kadłubu i, zwłaszcza gdy są naładowane, nie mają najmniejszej zdolności wjeżdżania na lód, lecz najwyżej rozsuwania brył jego oraz przecinania napotkanych pokryw lodowych, naturalnie tylko zupełnie cienkich.

Już pokrywa lodowa mająca 15—20 cm. grubości jest trudną i niebezpieczną przeszkodą dla parowców frachtowych. Załadowany parowiec frachtowy naciera skutecznie na tego rodzaju taflę lodową jedynie rufą, pracując początkowo śrubą w pół siły, następnie zaś całą siłą i wykorzystując dolne pochyłości wychyłu rufowego dla gniecenia na mniejsze kawałki większych brył lodu, uprzednio już wyłamanych z tafli przez działanie wody od wzburzenia przez śrubę. Godne jest uwagi, że we wszystkich wypadkach parowiec wydostaje się z lodu, o ile jest przez niego zablokowany raczej tyłem, cofając się, niż przodem, rozsuwając bryły. Tłumaczy się to jak kształtem pionowym dziobu statkowego i odpowiedniejszym dla walki z lodem kształtem rufy, tak też w pierwszym rzędzie działaniem śruby okrętowej, która nieraz po dłuższej pracy rozluźnia jednak opory najmocniej zmarzniętego lub zwartego lodu.

Z tych też względów jak i dla większej swobody poruszania się i manewrowania w lodach łamacze lodów mają śrubę również z przodu. Większe łamacze lodu kształtami końcowemi przypominają jakby krążownik o dwuch rufach wysuniętych i zaostrzonych (typu „krążowniczego") ze śrubami znajdującemi się bliżej środka okrętu. Dzięki tym kształtom i urządzeniom łamacze lodu z łatwością mogą przebywać drogę po tafli lodowej do pewnej grubości, zwracać i manewrować na niej, zbliżając się do wmarzniętych okrętów; jednak dla parowców towarowych lód taflowy „jeziorny" stanowi na morzu największe niebezpieczeństwo i walczyć z nim aktywnie w miarę możności nie należy.

II. Kra oraz zlepiona kra (pak). Kra może się składać od najdrobniejszych miękkich bryłek (śryżu), do wielkich brył, nieraz zlepionych do grubości kilkumetrowej.

Kra zlepiona w większe pola, mniej lub więcej związana ze sobą nazywa się pakiem. Na wiosnę pak często zatraca na powierzchni charakter całości zlepionej, gdyż pod wpływem topnienia dziennego i silnych mrozów nocnych wytfarza się miejscami gładka powierzchnia, przypominając taflę lodową. W rzeczywistości pod taką taflą lód przeważnie jest grubszy, jednak jak mozaika (z dołu) składa się z poszczególnych brył i tylko z góry pokryty jest wspólną taflą. Walka z takim lodem jest bardzo ciężka, jednak zawsze w większych polach paku są słabsze miejsca, a rozłożnianie poszczególnych brył działaniem prądu od śruby okrętowej przeważnie idzie łatwiej niż działanie na krawędź lodu taflowego.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ESTONJA.

Skutki ostatnich burz w Estonji. Na północnem wybrzeżu Estonji podczas jednej z burzliwych nocy na redzie Kundy wyrzuciło na brzeg 5 mniejszych żaglowców estońskich. Załogi znajdowały się w tym czasie na brzegu. Pod Talsburgiem rzuciło na brzeg i uszkodziło poważnie fiński żaglowiec Istavan, załoga uratowała się na brzeg.

Niebezpieczeństwo „jazdy spirytusowej". Niedawno na wysokości Pakerortu fiński szkuniec 3-y masztowy zderzył się w nocy z estońskim żaglowcem z pomocniczym motorem, przemycającym pod rumuńską banderą spirytus i zatopił go. Statek fiński miał nie okazać żadnej pomocy i tylko przypadkawo załoga została uratowana przez przejeżdżający parowiec amerykański, który załogę wysadził na inny statek szmuglerski, stojący na kotwicy koło Arensgrundu.

Straty floty estońskiej. W ostatnim czasie flota estońska doznała poważnych strat. W samym tylko wrześniu według notowań Bureau Veritas zaginęły całkowicie 3 żaglowce estońskie. 29-go października zaginał estoński żeglowiec „Ernani", który odpłynął tego dnia z Loksy do Helsingforsu z ładunkiem cegły. Statek przepadł bez wieści będąc stary i prawdopodobnie zginął podczas tegorocznej burzy 30. 10.—1. 11. Załoga składała się z 6-ciu osób, prócz tego na statku była też żona kapitana. Ładunek był ubezpieczony, statek zaś nie.

Żaglowiec z motorem Järwamaa, znany również w porcie gdyńskim, podczas ostatniej podróży z Hullu do Danji z koksem stracił ładunek pokładowy, przyczem zmyty został za burtę bosman, którego mimo wysiłku nie udało się uratować.

Estończycy walczą ze szmuglem spirytusu. Na Fińskiej zatoce zatrzymano motorówkę „Soira" z ładunkiem niemieckiego spirytusu. Dwum ze szmuglerów udało się uciec. Motorówka i spirytus zostały skonfiskowane. Kara ma wynosić dwa i pół miljona marek estońskich.

Zatonięcie niemieckiego parowca Möwe. Do latarni Zerel przybiła łódź z 14-oma rozbitkami niemieckiego parowca Möwe z Bremy. Statek miał zatonąć na odległości 25 mil W N W od Zerel od zderzenia z pławiącą się miną. Statek, ładowności 997 t. r. n. znajdował się w podróży z Mäntyluoto do Parnawy. Wobec wielkiej głębokości (około 60-u metrów) w miejscu zatonięcia podniesienie nie będzie możliwe.

AUSTRALJA.

Wielki strejk robotników portowych. Strejk robotników portowych trwa w dalszym ciągu. Strejk ten wywołał również bezrobocie 50 000 innych robotników. Część kopalni już zamknięta w obwodzie Sydneju. Kilkadziesiąt parowców większych straciło swobodę ruchu w portach australijskich.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji. W listopadzie1927 r. zawinęły do portu Antwerpji 933 statki morskie o łącznej ładowności 1 890 653 ton, w tem 9 żeglowców o ł. ład. 3 627 ton.

W tymże miesiącu r. 1926 weszło 1 109 statków o ł. ład. 2 050 927 ton. Średni tonaż statku na wejściu było 370 angielskich, 154 niemieckie, 88 belgijskich, 73 holenderskie, 60 norweskich, 42 francuskie, 41 szweckich, 36 duńskich, 13 amerykańskich, 8 włoskich, 8 greckich, 8 japońskich, 7 fińskich, 6 brazylijskich itd.





Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

25 listopada:
szw. par. **Billerud** 118 do Arviku,
szw. par. **Ragunda** 975 do Hernösandu,
niem. par. **Reinhart** 541 do Wyborga.
26 listopada:
niem. p. **Consul Cords** 552 do Ekenäs,
niem. par. **Danzig** 576 t. do Wyborga.
27 listopada:
szw. par. **Sirius** 437 do Kristinehamnu,
niem. par. **Oskar** 486 do Pargasu.
28 listopada:
szw. par. **Cecil** 776 do Göteborga,
szw. par. **Thyra** 364 do Koldingu,
szw. par. **Nornan** 353 do Oslo.
29 listopada:
szw. par. **Godhem** 251 do Menstadu,
szw. par. **Ethel** 908 do Munkedalu,
duń. żagl. z mot. **Jens** 121 do Faxe,
szw. par. **Ragnar** 430 do Landskrony.
30 listopada:
pol. par. **Toruń** 1 122 do Limhamnu,
norw. par. **Ora** 600 do Hurum.
Statki powyżcze wywiozły łącznie 23 461 ton węgla.
1 grudnia:
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Odense,
szw. par. **Dagny** 660 do Landskrony.
2 grudnia:
szw. par. **Iris** 372 do Ahus.
szw. par. **Ingvall** 695 do Fagerviku,
szw. par. **Johan Jeansson** 321 do Kalmaru,
niem. par. **Rival** 353 do Horten.
4 grudnia:
szw. par. **Freja** 717 do Varbergu,
pol. p. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu.
5 grudnia:
duń. par. **Danhild** 816 do Odense,
szw. par. **Carrie** 740 do Sztokholmu,
fr. par. **Depute Charles Nortier** 1 183 do Göteborga.
6 grudnia:
norw. par. **Fantoit** 556 do Bergen,
7 grudnia:
pol. par. **Robur II** 798 do Gefle,
szw. par. **Oddevold** 643 do Limhamnu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 28 420 ton węgla.
8 grudnia:
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
9 grudnia:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu,
10 grudnia:
szw. par. **Gol** 564 do Trondhjem,
szw. par. **Tanja** 341 od Karlshamnu,
szw. par. **Sundsborg** 830 do Abo.
11 grudnia:
norw. żagl. z mot. **Polarbjörn** 165 do Fredrikshaldu.
12 grudnia:
ang. par. **Murie's** 982 do Oslo,
szw. par. **Ellen** 948 do Göteborga,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Vallviku,
szw. par. **Helle** 481 do Sztokholmu.
13 grudnia:
szw. par. **Amazone** 379 do Ystadu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 20 744 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdyński.

3 grudnia:
duń. par. **Frankrig** 779 do Hull.
9 grudnia:
szw. par. **Grenna** 591 do Hull.
10 grudnia:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gdańska.
Statki powyższe wywiozły łącznie 3 561 ton kopalniaków.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

szw. par. **Gevalia** 709 do Korsöru,
szw. par. **Gustafsberg** 775 do Halmstadu,
duń. par. **Danevirke** 695 do Kjöge,
duń. par. **Victoria** 1160 do Kopenhagi.
11 grudnia:
duń. par. **Hafnia** 1159 do Kopenhagi,
szw. par. **Fingal** 264 do Simrishamnu,
duń. par. **Frieda** 1 270 do Göteborga,
szw. par. **Siva** 207 do Tystedu,
szw. par. **Botte** 878 do Hernösandu,
szw. par. **Fryken** 819 do Randersu,
szw. par. **Thyra** 264 do Nyköbingu.
12 grudnia:
szw. par. **Majfrid** 524 do Köpingu,
szw. mot. **Cimbria** 320 do Helsingborga,
fsk. par. **Meta** 1 018 do Helsingforsu,
norw. par. **Herfinn** 484 do Aarhus,
łot. par. **Viesturs** 338 do Masnedsundu,
niem. par. **Ragnar** 434 do Sönderborga.
13 grudnia:
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
ang. par. **Harcourt** 915 do Odense,
pol. licht. **Janek** 633 do Kopenhagi,
szw. żagl. z mot. **Elisabeth** 129 do Kalmaru,
niem. par. **Phyla** 727 do Lipawy,
szw. par. **Inland** 1 399 do Sztokholmu.
14 grudnia:
ang. par. **Hamsterley** 1 261 do Oslo,
est. żagl. z mot. **Laanemaa** 371 do Tallinnu,
niem. par. **Fanal** 299 do Malmö,
szw. par. **Inga** 714 do Kalmaru,
pol. licht. **Jurek** 634 do Kjöge,
szw. par. **Drott** 433 do Helsingborga,
szw. par. **Ragnar** 430 do Halmstadu,
duń. par. **Belgien** 1 173 do Kopenhagi.
15 grudnia:
szw. par. **Bojan** 609 do Drammen,
niem. par. **Fehmarn** 522 do Korsöru,
norw. par. **Patrick** 333 do Malmö,
norw. mot. **Bob** 269 do Oslo.
łot. par. **Kokness** 1 044 do Rygi.
16 grudnia:
szw. żagl. z mot. **Inger** 278 do Simrishamnu.
szw. żagl. **Svithiod** 168 do Rönne,
szw. par. **Beugt** 288 do Kalmaru.
niem. par. **Sieglinde** 1 080 do Rouen.
łot. par. **Rauna** 1 441 do Rygi.
szw. par. **Dagny** 659 do Göteborga.
łot. par. **Everest** 1 320 do Rygi.
szw. par. **Plato** 451 do Visby,
niem. p. **Schleswig** 478 do Hemmeren.
17 grudnia:
szw. par. **Bris** 1 159 do Koldingu,
szw. par. **Caring** 518 do Oxelösundu.
norw. par. **Ringfond** 656 do Dramen.
szw. par. **Oeresund** 760 do Ystadu.
łot. par. **Lidums** 1 680 do Rygi,
szw. par. **Iris** 372 do Rönnebyredd,
pol. licht. **Wacek** 384 do Aabenraa,
pol. licht. **Wojtek** 377 do Aabenraa,
niem. par. **Storman** 845 do Rouen,
łot. par. **Dangava** 751 do Lipawy,
niem. par. **Iris** 722 do Aarhus,
duń. żagl. z mot. **Jens** 121 do Faxe.
Statki powyższe wywiozły łącznie 87 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

9 grudnia:
niem. licht. **Hans Otto** 595 do Audorfu,
niem. licht. **Peter** 560 do Audorfu,
duń. par. **Bogö** 728 do Sunderlandu.
10 grudnia:
duń. par. **Taarnholm** 839 do Londynu,
duń. par. **Hulda Maersk** 493 do Waterfordu,
szw. par. **Falkvik** 621 do Hull,
norw. par. **Wendla** 303 do Grimsby,
duń. par. **Skodsborg** 850 do Plymouth,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu,
gd. par. **Weichsel** 602 do Hamburga (i z tow.).
11 grudnia:
niem. żagl. z mot. **Alma** 65 do Bremerhaven.
12 grudnia:
duń. par. **Oddesund** 719 do Londynu,
norw. par. **Kovda** 987 do Manchesteru,
pol. par. **Warta** 1 698 do Calais,
ang. par. **Akenside** 1 138 do Westhartlepoolu,
niem. par. **Joachim Zelck** 628 do Zaandamu.
13 grudnia:
gd. par. **Motlau** 430 do s'Gravenhage,
gd. p. **Edith Bosselmann** 291 do Brestu,
niem. p. **Dora Ahrens** 429 do Grimsby,
duń. par. **Aslang** 900 do Grangemouth.
14 grudnia:
niem. par. **Lena Petersen** 1 313 do Manchesteru,
ang. par. **Majorca** 589 do Leith,
duń. par. **Bertha** 451 do Audorfu,
niem. par. **St. Gertrud** 211 do Lubeki.
15 grudnia:
duń. par. **Gunhild** 682 do Goole,
niem. żagl. z mot. **Hermann** do Grenaa,
niem. par. **Alt-Heidelberg** 671 do Gandawy,

duń. p. **Stegelborg** 1 146 do Southamptonu,
norw. par. **Havlyst** 349 do Newcastle.
niem. par. **Mecklenburg** 670 do Londynu,
łot. par. **Auseklis** 720 do Warnemünde.
16 grudnia:
niem. par. **Lexa** 503 do Goole,
szw. par. **Karin** 196 do Westerwicku (i z tow.),
szw. par. **Inga** 274 do Southamptonu,
niem. par. **August Blume** 408 do Bremy,
niem. par. **Magdalene Reith** 1 805 do Harburga.
17 grudnia:
szw. par. **Blanche** 210 do Sztokholmu (i z tow.),
niem. par. **Martha Halm** 542 do Amsterdamu.
niem. par. **Elfr. Ch. Becker** 378 do Antwerpji,
norw. par. **Elfi** 413 do Grimsby,
niem. licht. **„M“** 593 do Elsfleth,
niem. licht. **Vega** 758 do Elsfleth,
niem. p. **Otto Cords** 494 do Newcastle.
szw. par. **Nicke** 655 do Hullu,
niem. par. **Bille** 344 do Dordrechtu,
duń. par. **Skaane** 724 do Kard[illegible].

Statki powyższe wyw[illegible]y łącznie 119 000 m drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

9 grudnia:
łot. par. **Maiga** 87 do Kłajpedy,
12 grudnia:
duń. par. **Helga** 489 do Genui.
13 grudnia:
norw. par. cyst. **Marna** 182 do Oslo (melasa),
szw. mot. **Alca** 225 do Göteborga.
14 grudnia:
łot. par. **Percy** 437 do Rygi.
16 grudnia:
szw. par. **Bunganäs** 291 do Göteborga.
17 grudnia:
niem. par. **Rita Larsen** 293 do Oslo.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 800 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

11 grudnia:
niem. par. **Gerda Kunstmann 320** z Rotterdamu.
13 grudnia:
duń. żgl. z mot. **Amager** 60 z Marstallu.
14 grudnia:
duń. żagl. **Noah** 86 z Kopenhagi.
15 grudnia:
duń. par. **Hertha Maersk** 866 z Belfastu.

Statki powyższe wwiozły łącznie 3 200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

15 grudnia:
łot. par. **Baltmor** 1 712 z Melilli.

Statek powyższy przywiózł 3 900 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

14 grudnia:
jugosł. par. **Ilir** 1 314 ze Szibeniku.

Statek powyższy przywiózł 3 000 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

11 grudnia:
szw. par. **Iris** 169 z Rygi,
fsk. par. **Equator** 2 652 z Helsingforsu.
12 grudnia:
szw. par. **Egon** 291 z Malmö,
niem. par. **Perseus** 362 z Rotterdamu,
norw. mot. **Tennesee** 3 492 z Oslo.
13 grudnia:
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
niem. par. **Erna** 491 z Hamburga.
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Hull (i z pas.),
niem. par. **St. Gertrud** 211 z Lipawy,
szw. par. **Blanche** 210 z Sztokholmu.
hld. par. **Nereus** 762 z Amsterdamu,
duń. par. **Katholm** 877 z Kopenhagi.
14 grudnia:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas).
ang. par. **Edmee** 305 z Londynu,
duń. p. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
15 grudnia:
niem. par. **Ottilie** 296 zHamburga,
szw. par. **Sven** 191 z Helsingforsu,
niem. par. **Elin** 348 z Rotterdamu.
16 grudnia:
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu,
niem. par. **Bussard** 986 z Antwerpji,
gd. par. **Etzel** 593 z Antwerpji.
17 grudnia:
fr. par. **Seine** 813 z Kopenhagi,
szw. m. **Innaren** 2 033 z Nowego Jorku.
niem. par. **Marienburg** 678 z Rotterdamu,
gd. par. **D. Siedler** 256 z Amsterdamu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

10 grudnia:
niem, par. **Warnow** 584 do Antwerpji,
niem. par. **Victor** 469 do Hamburga,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
niem. par. **Eddi** 647 do Antwerpji,
fr. par. **Yainville** 836 do Bordeaux,
gd. par. **Marie Siedler** 221 do Kłajpedy,
niem. par. **Elsa** 293 do Bremy,
niem. par. **Stella** 332 do Abo,
gd. par. **Weichsel** 602 do Hamburga (i z drz.).
11 grudnia:
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
12 grudnia:
niem. par. **Helene** 162 do Hamburga,
szw. par. **Iris** 16 do Göteborga.
13 grudnia:
niem. par. **Erna** 491 do Rygi,
łot. par. **Laimons** 198 do Lipawy.
14 grudnia:
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu.
15 grudnia:
ang. par. **Edmee** 305 do Lipawy.
16 grudnia:
niem. par. **Mercur** 365 do Rotterdamu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
szw. par. **Karin** 196 do Westerwicku (i z drz.),
niem. par. **Perseus** 362 do Królewca,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
gd. par. **Prosper** 410 do Londynu,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi.
17grudnia:
szw. par. **Blanche** 210 do Sztokholmu i z drz.).
duń. par. J. C. **Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
fr. par. **Caudebec** 976 do Dunkerki,
hol. par. **Nereus** 762 do Amsterdamu.
niem. par. **August** 268 do Hamburga,
szw. par. **Innaren** 2 033 do Norrköpingu,
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga,
norw. m. **Tennesee** 3 492 do Hamburga.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie listopada.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 154 042, sól 145, parafina 625, cement 6 228, oleje 46. sól potasowa 1 380, soda 120.

Prod. roślinne: jęczmień 450, ow. strączkowe 349, mączka kartoflana 244, cukier sur. 3 977, rafinada 503, pasza dla bydła 293, otręby 210, melasa 651, drzewo 44,670, koniczyna 518, rzepak 100, smoła drzewna 296.

Prod. zwierzęce: bydło żywe 23, skóry 85.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 19 630, kamienie 560, siarka 50, ruda żelazna 6 363, żelazo i stal 141, złom 2 065.

Prod. roślinne: pszenica 2 887, żyto 110, kukurydza 290, ryż 838. lniane siemię 303, żywica i kalafonja 114, oleje 1 428, ekstrakty garbnikowe 121.

Prod. zwierzęce: smalec 493, śledzie sol. 45, tłuszcze 231, skóry solone 164, wełna 14.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
23. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 12.	Baltara	Un. Baltic Corp.
26. 12.	„ Londynu	„ „	30. 12.	Tasso	Ellerman i Wilson
27. 12.	„ Hull	„ Hull	30. 12.	Kolpino	„
2. 1.	„ Londynu	„ Londynu	6. 1.	Smolensk	„
3. 1.	„ Hull	„ Hull	6. 1.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
30. 12.	z Le Havre	do Le Havre	31. 12.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.